

Osobní doprava soupravami Railjet je do Prahy silně omezena

Redakční článek časopisu Schweizer Eisenbahn-Revue 03/2025

Již přibližně 18 měsíců předem bylo známo, že český provozovatel infrastruktury Správa železnic počátkem ledna 2025 zahajuje na hlavních koridorech výhradní provoz pod dohledem ETCS Level 2, Baseline 3. Trakční vozidla ÖBB řady 1216.2 a řídicí vozy typu 80-90 – nikoliv však 1216.9 a řídicí vozy Railjet ČD – jsou s touto verzí zásadně kompatibilní, vyžadují však mobilní část s příslušným mezinárodním oprávněním. Proč se ÖBB-Trakce a ÖBB-Osobní doprava společně s dodavatelem mobilní části ETCS, firmou Alstom, o to včas nesnažily, není známo.



Až do doby přestavby na ETCS L2 BL3 severně od Břeclavi byly vlaky EC mezi Vídní a Polskem přes Bohumín vedeny lokomotivami ČD řady 1216.9, které České dráhy převzaly od společnosti RTS (byly převzaty 1216 902 a 903), tyto však nedisponují potřebnou výstrojí. Pouze tehdejší lokomotivy WLB 1216 951–954 mohou v této relaci ještě jezdit, avšak s výjimkou, protože verze plně kompatibilní s BL 3. Sice by mohl být třídenní oběh teoreticky pokryt čtyřmi lokomotivami řady ÖBB 1216, ovšem v tomto oběhu se objevují opakovaně také jeden až dva Vectrony. Tím obdržely tyto lokomotivy poprvé výkony v osobní dopravě, na snímku lokomotiva ČD 193 984 s vlakem EC 103 Krakov – Vídeň dne 14. ledna 2025 v Gänsedorfu (foto: R. Beier).

Důsledky této neutěšené situace se projevily např. 15. ledna 2025: vlak Railjet z Rakouska směr Praha směl jet pouze do Benhardsthalu. Po hektických jednáních dovolila česká strana alespoň další jízdu se sníženou rychlostí pouze do stanice Břeclav. Až do 16. ledna Alstom nejméně na dvou 1216.2 ÖBB aktivoval mezinárodní oprávnění, ale toto zpočátku nefungovalo. Z řídicích vozů Railjet ÖBB byly pro Švýcarsko schválené 80-90 001 – 023 již odpovídajícím způsobem upraveny, avšak tato vozidla při svých plánovaných obězích nejezdí do Prahy. Proto muselo být dohodnuto, že řada 1216.2 s aktualizovaným ETCS na síti Správy

železnic smí jezdit pouze v čele obousměrných souprav Railjet. To znamená, že z osmi Railjetů pouze dva mohou být taženy řadou 1216.2. Proto musí být v Břeclavi u šesti souprav Railjetů vyměněny lokomotivy.



Od zahájení výlučného provozu s ETCS L2 BL3 na českých hlavních koridorech mohou soupravy Railjet ve vlastnictví ČD, jejichž řídicí vozy nejsou vystrojeny s ETCS, být pouze taženy. Lokomotivy musejí ve vratných stanicích objíždět soupravu. U vlaku Railjetu ze Štýrského Hradce do Prahy je proto trakční vozidlo nyní řazeno před řídicím vozem. Jestliže jsou vlaky Railjet na rakouském úseku trakčními vozidly taženy, která nemohou v Čechách jezdit, je v Břeclavi prováděna výměna lokomotivy. Zde táhne lokomotiva 1216 240 dne 29. ledna 2025 Railjet 78 s řídicím vozem za lokomotivou u Sübingu ve směru do Prahy (foto: D. Zehetner).

Také, bez ohledu na popisované problémy, je technická dostupnost řady ÖBB1216 všeobecně špatná. Od teoreticky celkem 15 pro Čechy schválených 1216.2 bylo v době psaní tohoto článku pouze devět provozuschopných. Ke zmíněným počátečním potížím se softwarem při přeprogramování nových verzí ETCS je k tomu zapotřebí vždy schválení přípustnosti pro síť Správy železnic.

Do redakční uzávěrky byly již také řídicí vozy 80-90 031 – 033 příslušně dovystrojeny; řídicí vozy ČD oproti tomu musí být z důvodu chybějící výbroje ETCS ještě po neurčenou dobu taženy.